

제1편. 고대의 교통운수

제1장. 고조선, 진국, 부여의 도로운수와 해상운수 (9)

제2장. 고조선의 수레 (12)

제2편. 중세의 행정군사교통망의 형성과 그 확대발전

제1장. 봉건국가에 의한 교통운수망의 재편성,
삼국시기 교통운수망의 발전 (19)

제1절. 고구려의 도로 (19)

제2절. 백제와 전기신라의 도로 (30)

제3절. 세나라의 해상교통 (37)

제4절. 세나라의 다리 (41)

제2장. 발해와 후기신라의 도로망과 해상운수의 확대 (46)

제1절. 발해의 도로 (46)

1. 발해 5경과 지방행정 중심지의 위치 (47)

2. 발해의 행정군사도로망 (49)

2) 6진지방의 도로건설	(181)
제3절. 다리와 나루의 설치	(187)
1. 다리	(188)
2. 나루	(198)
제7장. 15~16세기 행정군사도로망의 완성	(200)
제1절. 군, 현을 연결하는 행정도로망	(201)
제2절. 북방진, 보들을 연결하는 도로	(210)
제3절. 역참도로	(213)
제8장. 15~16세기의 해상과 하천운수	(223)
제1절. 해로와 수로의 개척	(223)
제2절. 조운	(231)

제3편. 중세말기 교통운수망의 급속한 발전, 근대적 경제도로망의 형성

제1장. 도로망의 급속한 확대와 그 성격의 변화	(243)
제1절. 행정 중심지들이 상공업도시로 발전, 이에 따르는 행정군사도로망의 성격 변화	(243)
제2절. 새로운 교통중심지의 형성	(255)
1. 광산근처의 교통중심지	(255)
2. 새로운 상업중심지들이 교통중심지에로의 전화	(260)
제3절. 곧은 도로와 복선도로, 먼거리도로의 개척	(265)
1. 곧은 도로	(266)
2. 복선도로	(274)
1) 광산지구와 상공업중심지들을 중심으로 뻗은 복선도로	(274)

2) 서로 다른 생산지역들을 연결하는 복선도로 (284)

3. 먼거리도로 (289)

제2장. 항구도시의 출현과 하천 및 해상운수의 발전,
다리와 나루건설의 추진 (298)

제1절. 강가의 교통중심지 출현. 하천운수의 발전 (298)

1. 평안도지방의 강하천운수 (300)

2. 황해도지방의 강하천운수 (306)

3. 경기이남지역과 기타 지역의 강하천운수 (307)

4. 하천운수발전의 요인과 그 의의 (312)

제2절. 해상운수의 발전 (317)

1. 포구의 증대와 해로의 확장 (317)

2. 선박수의 증대, 선박건조기술과 리론의 발전 (326)

제3절. 다리와 나루건설의 추진 (331)

1. 다리건설 (331)

2. 나루건설 (338)

제3장. 상품화폐관계의 장성에 따르는 교통운수의 발전 (342)

제1절. 상품화폐관계의 장성에 따르는 역참과
조운제도의 변화 (343)

1. 상품화폐관계의 장성에 따르는 역참과
원제도의 변화 (343)

1) 역참제도의 문란, 일부 역소재지들이 상업
중심지로의 전화 (343)

2) 일부 원소재지들이 상업중심지로의 전화 (352)

2. 상품화폐관계의 장성으로 인한 조운제도의 변화 (355)

1) 조운의 지역적범위의 축소 (355)

2) 조창과 수참소재지들이 상업중심지로의 전화 (360)

제2절. 장시의 발전으로 인한 교통운수의 성격 변화 (363)

제3절. 장시권의 형성으로 인한 교통운수망의
확대 발전 (368)

1. 장시권 형성으로 인한 도로망의 확대 (369)

2. 장시의 발전과 관련된 하천 및 해상운수망 확대 (372)

제4장. 수레의 광범한 리용, 운수동업조합의 출현 (375)

제1절. 수레의 광범한 리용 (375)

제2절. 운부계와 민간운반동업조합 (381)

1. 운부계 (382)

2. 쇄마계와 고마고 (384)

3. 민간운반동업조합 (385)

맺는말 (389)